

クルーズ拠点港湾の形成のために 必要な条件に関する考察

吉澤智幸¹・金井義和²・早崎詩生³・高田和幸⁴・藤生慎⁵・木村俊介⁶・堀本龍⁷

¹正会員 社会システム株式会社 (〒153-0043東京都目黒区東山1-5-4 中目黒ビジネスセンタービル)
E-mail:yoshizawa@crp.co.jp

²正会員 社会システム株式会社 (〒153-0043東京都目黒区東山1-5-4 中目黒ビジネスセンタービル)
E-mail:y_kanai@crp.co.jp

³正会員 社会システム株式会社 (〒153-0043東京都目黒区東山1-5-4 中目黒ビジネスセンタービル)
E-mail:hayasaki@crp.co.jp

⁴正会員 東京電機大学理工学部建築・都市環境学系 (〒350-0394 埼玉県比企郡鳩山町石坂)
E-mail:takada@g.dendai.ac.jp

⁵正会員 東京大学大学院学際情報学府学際情報学専攻 (〒153-8505 東京都目黒区駒場4-6-1)
E-mail:fujiu@iis.u-tokyo.ac.jp

⁶非会員 国土交通省港湾局産業港湾課 (〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3)
E-mail:kimura-s2wk@mlit.go.jp

⁷非会員 国土交通省港湾局産業港湾課 (〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3)
E-mail:horimoto-r29d@mlit.go.jp

近年、欧米ではクルーズ観光の需要拡大が続いている。その勢いは東アジアにも波及し、シンガポール、香港、上海などを起点とするクルーズが増加している。また、これらの都市では新たなクルーズ・ターミナルの整備が進められ、今後の需要拡大に備えている。一方、我が国においても、周辺国のクルーズ需要の拡大に伴い、クルーズ船の寄港が増加の傾向にある。クルーズ船の寄港に伴う地域経済活性化をより一層促進するためには、立寄り (Transit) 港から、拠点 (Homeport) 港への転換を図ることが有効であると考えられる。

そこで本研究では、世界の主要なクルーズ拠点港湾におけるハード・ソフト両面の現状と将来動向について調査し、クルーズ拠点港湾の形成のための条件を整理することを目的とした。具体的には、各拠点港湾の、クルーズ関連施設の整備状況・ターミナルまでのアクセシビリティ・周辺空港の航空サービス水準・後背圏の観光魅力などを総合的に評価し、クルーズ拠点港湾形成のために必要な条件を整理した。

Key Words : クルーズ観光, クルーズ拠点港湾, クルーズ市場, 外航客船

1. はじめに

我が国では、観光促進による地域活性化への期待が高まっており、政府も訪日観光客の促進に向けて「ビジット・ジャパン・キャンペーン」を展開し、様々な施策を実施している。

日本外航客船協会 (JOPA) では、クルーズの定義として、① 船に乗ること自体が旅行の主目的であること、② 航空機や鉄道などの代替・振替の輸送手段ではないこと、③ 船を単なる輸送機関としてではなく、船内のレジャーや滞在、洋上ライフを楽しむことが乗船の主目

的になっていること、④ 宿泊が伴うことの4つの条件を満たすものとしている。

我が国には、数多くの良好な港湾があり、これらの施設の有効利用という視点、さらに観光促進に伴う地域振興という視点から、クルーズ観光が新たな観光様式の一つとして定着することが期待されている。

国際クルーズ船協会 (CLIA, Cruise lines International Association) の報告¹⁾によると、北米のクルーズ需要は 2010 年に 1,400 万人を越えるまでに拡大しており、ここ 20 年間で約 4 倍に増加している。また、ヨーロッパクルーズ協議会 (ECC, European Cruise Council) の報告²⁾によると、

2009年のヨーロッパのクルーズ需要は約500万人であり、2003年以降の6年間で2倍近くまで増加している。近年は、アジア・オセアニア地域でもクルーズ需要の増加が顕著であり、クルーズ観光が欧米のみならず、世界各地で浸透していることが示唆される。Complete Guide to Cruising & Cruise Ships2011³⁾によると、クルーズ人口は、アメリカ合衆国が全世界の67%を占めており、カナダを含めた北米で70%を超える。またヨーロッパもイギリス・スキャンジナビアを含めて全世界の23%を占めており、アジア・オセアニアは合わせて5%程度であることがわかる(図1)。なお日本人のクルーズ旅客数は、外航クルーズと国内クルーズを併せて20万人ほどで推移しており、外航クルーズは近年増加傾向にあるが、国内クルーズはほぼ横ばいである。

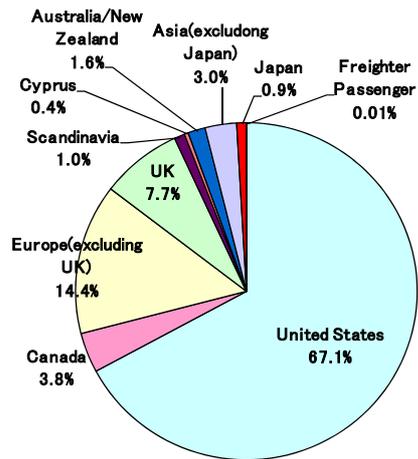


図1 全世界のクルーズ人口のシェア

アジア周辺国のクルーズ需要の拡大に伴い、国内港湾への外国クルーズ船の寄港回数は増加傾向にあるものの、その大半は立寄り(Transit)によるものであり、国内港湾を拠点とした出発・到着(Turnaround)によるものはほとんど無い。立寄りでの寄港では、クルーズ船が接岸するのは約半日(早朝～夕方)が一般的であり、クルーズ旅客が寄港地において観光等の消費活動を行う機会は、そのときに限られるが、出発・到着での寄港では、最初・最終寄港地において、観光等の消費活動の機会は出発日と到着日及び寄港地周辺での前泊、後泊を含めると倍以上の消費活動の機会があり、クルーズ船の寄港に伴う地域経済活性化をより一層促進するためには、立寄り(Transit)港から、拠点(Homeport)港への転換を図ることが有効であると考えられる。

表1 調査対象港湾及びヒアリング対象

【アジア】 ・上海 ・香港 ・シンガポール	【北アメリカ】 ・マイアミ ・フォートローダーデール ・ロサンゼルス ・ニューヨーク
【オセアニア】 ・シドニー	【クルーズ船社】 ・ロイヤルカリビアンクルーズ ・コスタクルーズ ・スタークルーズ ・日本郵船クルーズ
【ヨーロッパ】 ・バルセロナ ・チビタベッキア ・サウサンプトン ・ベニス	

そこで本論文では、周辺国のクルーズ需要の拡大に伴い、クルーズ船の寄港が増加の傾向にあることから、世界の主要なクルーズ拠点港湾におけるハード・ソフト両面の現状について調査し、クルーズ拠点港湾の形成のための条件を整理することを目的とする。具体的には、各拠点港湾の、クルーズ関連施設の整備状況・ターミナルまでのアクセシビリティ・後背圏の観光魅力度などを総合的に評価し、クルーズ拠点港湾形成のために必要な条件について整理する。

2. 世界の主要なクルーズ拠点港湾におけるハード・ソフト両面の現状

世界の主要なクルーズ拠点港湾におけるハード・ソフト両面の現状を整理する。整理する情報は各港湾の公表資料に加え、世界の主要なクルーズ拠点港湾の管理者、国内外のクルーズ船社へのヒアリング調査から整理する。

(1) 調査対象港湾及びヒアリング調査対象

本論文で調査対象とする世界の主要なクルーズ拠点港湾及びヒアリング対象について表1に示す。

調査対象港湾は、世界を代表するクルーズ地域である北アメリカ、及びクルーズ需要が増加傾向であるヨーロッパ、アジア、オセアニアの計4地域から、12都市の港湾とした。これら12港湾は主に2011年の出発・到着客数実績¹⁾²⁾から選定したが、例えば、北アメリカの実績上位3位は同じフロリダ州であり、地域の特性が同じになると考え、対象をマイアミ(第1位)、フォートローダーデール(第2位)とし、ポートカナベラル(第3

本論文の構成は以下の通りである。第2章では、世界の主要なクルーズ拠点港湾のハード・ソフト両面の現状について整理する。第3章では、世界の主要なクルーズ拠点港湾におけるハード・ソフト両面について評価し、クルーズ拠点港湾形成のための必要な条件について整理する。第4章では、アジアにおけるクルーズの動向等から、国内クルーズ需要拡大に向けたクルーズ航路について検討する。第5章で、今後我が国でクルーズ拠点港湾を形成するために必要な行動について、港湾形成に係るステークホルダー別に整理する。第6章で、本論文のまとめを記す。

位)は対象外とするなど、各地域の港湾毎で特性が異なるように選定した。

ヒアリング調査はこれらの調査対象港湾の港湾管理者やターミナル管理者を対象とし、加えて、国内外のクルーズ船社も対象とした。

上記の調査から、世界の主要なクルーズ拠点港湾におけるハード・ソフト両面の現状として、対象 12 港湾の①クルーズ関連施設の整備状況、②ターミナルまでのアクセシビリティ、③後背圏の観光魅力度について整理した比較表(表 2)を示す。

(2) クルーズ関連施設の整備状況

港湾のクルーズ船が接岸するバースや、クルーズ旅客を受け入れるターミナル施設等、世界の主要なクルーズ拠点港湾のクルーズ関連施設の整備状況について考察する。

a) バース

バースについては、300m以上のバースを複数有している港湾が多い。300mとは現在欧米における主流である7万~10万総トンクラスのクルーズ船がほぼ停泊できる長さである。クルーズ船をバースに停泊する際に、ドルフィン等の係留施設を利用することでバース延長を超えた長さを持つクルーズ船も停泊できるため、バース延長のみが停泊可能性を示すものではないが、拠点港湾のほとんどが大型クルーズ船を複数受け入れることが可能となっている。また、水深についても、7万~10万総トンクラスのクルーズ船が十分入港できる8.5m以上のバースがほとんどである。

b) ターミナル施設

ターミナル施設はバースの数とほぼ同数が整備されており、ほとんどのターミナル施設がクルーズ船が接岸するバース付近に立地している。これらのターミナル施設は、入国審査等に必要のCIQ施設、クルーズ旅客の手荷物受け取り施設、クルーズ船から上下移動せず直接ターミナルへ乗り入れることが出来るギャングウェイが整備されている。また、マイアミやフォートローダーデールなど一部の港湾では、豪華な上屋や空港並みの設備(図2)を整備している港湾もある。

(3) ターミナルまでのアクセシビリティ

海外のクルーズ拠点港湾の最寄空港は、ほとんどが世界有数の国際空港となっており、複数の地域への定期便ネットワークを有している。また、空港からターミナルまでの所要時間はほとんどのクルーズ港湾で20分から45分以内であり、海外のクルーズ拠点港湾は空港からターミナルまでのアクセシビリティが非常に良い。



図 2 空港並みの設備 (左:セルフチェックイン、右:ベルトコンベア)

(4) 後背圏の観光魅力度

海外のクルーズ拠点港湾の後背圏は、観光地として世界有数の都市である場合が多い。このような都市では、ショッピングモール等の都市型観光地の他、史跡や建築物等の人文資源、ビーチ等の天然資源等、さまざまな観光資源を有しており、観光地としての魅力度は高いと推察される。また、人口規模や GRP、観光入れ込み客数を見ると、宿泊施設やレストランなど数千人のクルーズ旅客の多様なニーズに対応できるだけの都市機能を有していると考えられる。

3. クルーズ拠点港湾形成に必要な条件についての整理

ECC の報告書²⁾では、当該クルーズ港湾が拠点港か立寄港であるかを判断する手法として、分析対象とするクルーズ港湾の(1)観光客への魅力 (Tourist Attractiveness)、(2)アクセシビリティ(Accessibility)、(3)港湾施設(Port Facilities)、各々について High または Low の評価を行うことで、当該クルーズ港湾が、拠点港もしくは立寄港であるかを評価している。そこで、本論文では、世界の主要なクルーズ拠点港湾の上記 3 指標を前章で整理したデータを基に考察することで、ハード・ソフト両面を総合的に評価し、クルーズ拠点港湾形成に必要な条件について整理する。

(1) 観光客への魅力 (Tourist Attractiveness)

海外のクルーズ拠点港湾の後背圏は、観光地として世界有数の都市である場合が多く、それは観光客にとって大いに魅力的であると考えられる。近年のクルーズ需要増加の要因とされる、大型船によるカジュアルなクルーズでは、一度に数千人のクルーズ旅客が寄港地に上陸する。そのため、クルーズ港湾の後背圏においては数千人のクルーズ旅客の多様なニーズを受け入れるべく、観光客への魅力が重要となる。

クルーズ旅客に限らず、観光客の目的は個人の興味によって、買い物・史跡・名勝・スポーツ・民族文化・芸術・温泉・食事など多岐にわたる。日本政府観光局が実施した訪日外客訪問地調査によれば³⁾、外国人観光客が我が国を訪れる前に期待したこととして、アジア人はショッピング、欧米人は文化や歴史に特に興味を持ってお

表2 海外のクルーズ拠点港湾におけるクルーズ関連施設の整備状況等の比較表

	アジア		オセアニア		ヨーロッパ		北アメリカ					
	上海	香港	シンガポール	シドニー	バルセロナ	チビタベッキア	ベニス	サウサンプトン	マイアミ	フォートローダーデール	ロサンゼルス	ニューヨーク
クルーズバース数	1	2	2	2	7	7	5	4	4	8	3	5
延長(m)	880	381/320	310/270	300/335	700/630/230/434/160	219/219/222/525/393.5/393.5/650	630.0/203.0/726.7/549.6/342.6	360/370/460/480	564/632/701/305	488/274/502/396/450/417/408/244	868	317×5
水深(m)	9	10	12/11	10.5/10.2	12/12/8/8/8	8.71/8.71/9.0/13.5/11.5/11.5	8.7	10.5/10.2/11.7/10.2	11/11/11/9.1	8.7/12/10.8/8.7/10.8/11.4/11.7	11.3	11
航行上の課題	高さ50m以上は不可	高さ270m以上、高さ52m以上は不可	高さ49m以上の船はBarrage Wharfには入れない				全長340m以上は不可					全長305m、幅45m、高さ69m以上は不可
ターミナル施設数	1	1	1	2	5	3	7	4	5	12	2	2
平時利用の有無	×	○	○	○	×	×	×	×	×	×	×	×
ターミナル施設の民間委託の有無	○	○	×	×	○	○	○	×	×	×	○	×
最寄国際空港	上海浦東国際空港	香港国際空港	チャンギ国際空港	シドニー・キングフォード国際空港	バルセロナ・エル・プラット国際空港	フィウミナーノ空港	ヴェネツィア・テッセラ空港	ロンドン・ヒースロー空港	マイアミ国際空港	フォートローダーデール・ハリウッド国際空港	ロサンゼルス国際空港	ジョン・F・ケネディ国際空港
直線距離(km)	45	24	24	12	15	60	13	100	5	2	32	32
目的地数	137	121	111	61	135	151	40	161	132	89	140	154
定期便数(便/年)	256,414	286,644	267,810	301,566	234,651	380,067	61,563	553,809	317,779	233,968	688,172	377,058
提供座席数(席/年)	48,277,132	73,491,071	62,400,537	49,017,237	35,465,091	60,828,689	8,289,624	104,384,832	47,690,887	31,456,286	92,401,101	60,057,611
タクシー利用所要時間(分)	40	40	25	20~25	25	40	20	120	25	10	45	40
鉄道利用所要時間(分)	30	35	60	40		90						60~75
都市名	上海市	香港	シンガポール	シドニー市	バルセロナ市	チビタベッキア	ベネチア	サウサンプトン市	マイアミ市	フォートローダーデール市	ロサンゼルス市	マンハッタン区
人口(人)	23,019,148	7,067,800	5,076,700	4,499,888	1,615,000	4,194,068	270,884	239,700	約400,000	約165,000	約3,800,000	約1,600,000
GRP(十億米ドル)	305	224	209	約90	105	288	(一人あたり36,866ドル)	8.15	292	261	561.7	1,406
観光入込み客数(千人)	6,640	36,030	97,000	2,600	5,160	6,011	2,554	7,476	12,000	48,800	23,800	48,800

り、国籍の異なるクルーズ旅客の多種多様なニーズに対応できるように、寄港地では、様々な観光メニューを用意し、観光客にとって魅力ある観光地とすることが必要である。

また、クルーズ拠点港湾では、出発・到着港として、宿泊施設やレストランなど訪れるクルーズ旅客の多様なニーズに対応できるだけの都市機能を有している必要がある。また、クルーズ船社の観点からも、水や食料品及び船の燃料と行った船用品を安定かつ大量に調達可能な物流ネットワークを有している必要がある。このような都市機能は短期的な政策では向上が望めないため、クルーズ拠点港湾を決定する上では、後背圏が既にある程度の都市機能を有していることが最低条件と言える。

なお、以下では観光客への魅力を向上するために我が国で改善すべき項目を示唆する。

a) 多言語対応

クルーズ旅客の日本での観光行動において、中国語や英語等がうまく通じず、買い物などがスムーズに行えなかったという不満がクルーズ船社により把握されている。そのため、交通標識や案内板等の多言語対応を進めるとともに、店舗スタッフが商品やメニューの簡単な説明を外国語で出来るようにするなど、行政だけではなく、地域を挙げてクルーズ船の誘致活動を積極的に行っていくことが望まれる。

b) 入国手続きの迅速化

ヒアリング先であるクルーズ船社や港湾管理者からは、我が国における入国手続きが長時間となっていることに対する指摘が多く、入国手続きの迅速化に対するニーズは高い。特に立寄の場合は、陸上で過ごす時間は限られており、なるべく観光時間を長く取ってもらうには入国手続きを迅速化する必要がある。

我が国の場合は原則として、入国時に写真撮影と指紋採取があり（平成 19 年 11 月から義務化）、外国人クルーズ旅客に対しての特例措置として「仮上陸許可」（一部の審査を省略）を認めているが、処理速度は従来の入国審査から大きく変わるものではない。また、クルーズ船が入国する前に入国審査官を出張させる「海外臨船」については、現在のところ限定的に行われているのが現状であるため、恒常的に出来るように検討する必要がある。

例えば、シンガポールでは政策として、いかなる大きさのクルーズ船でも旅客全員を 30 分以内に上陸させるように目標時間（KPI, Keep Performance Indicator）を設定しており、クルーズ船の乗客数に応じて入国審査官を増員する等して、設定された時間内に入国手続きが終わるように迅速化を行っている。

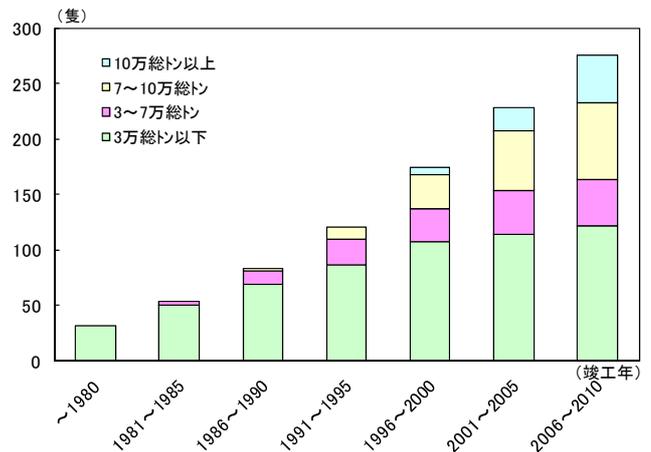


図3 年代別総トン数別のクルーズ船数の推移

(2) アクセシビリティ(Accessibility)

近年のクルーズは、航空機で寄港地（出発港，到着港）までアクセスする「フライ&クルーズ」が人気であり、クルーズ旅客を当該国内のみならず世界各地から呼び込むことが出来るため、今後も世界的にクルーズは活発化していくことが想定される。

諸外国のクルーズ拠点港湾には、港湾から概ね1時間程度でアクセス可能かつ、他地域への幅広い航空ネットワークを有する巨大な国際空港が存在している場合が多い。すなわち、ターミナルまでのアクセシビリティが高いことで「フライ&クルーズ」を容易にさせており、これが拠点港湾形成に必要な条件であることを示唆している。ターミナルまでのアクセシビリティが高いことは、クルーズ船社にとっても、乗組員の調達においてメリットがある。クルーズ船社は乗組員を当該港湾周辺ではなく、世界各国から調達するため、ターミナルまでのアクセシビリティが悪い場合、乗組員の移動に掛かる費用が増加する。また、船内の物資を空路経由で調達する場合も同様のことが言え、クルーズ船社にとっては、移動コスト、物流コスト抑制の観点からも、ターミナルまでのアクセシビリティが寄港地選択要因として重要であると言える。

(3) 港湾施設(Port Facilities)

a) バース

クルーズ船の造船動向¹⁾について、図3に示す。90年代後半からは、およそ7~8割が7万~10万総トンかそれ以上のクラスの造船が続き、2011年現在、7万~10万総トン以上のクルーズ船は約4割となっている。この推移を見る限り、今後も7万~10万総トンクラス以上の大型クルーズ船が建設されることは十分に予想が出来る。現在主流となっている7万~10万総トンクラスのクルーズ船の典型的なサイズは、概ね満載時喫水が8.5m前後、全長300m前後であり、これらの規格を備えたバー

スを複数備えていることが拠点港湾形成に必要な条件であると言える。

a) ターミナル施設

ヒアリング調査によると、ターミナル施設は必要最低限の設備（CIQ 施設、手荷物受け取り場所）を整備することが重要であり、豪華な上屋や最先端の設備は必ずしも必要ではないという示唆が得られた。例えば、手荷物の取扱いに関しても、多くの荷物を並べられるだけの空間が確保できていればターミナル施設としては十分機能すると考えられる。以上を踏まえると、ターミナル施設はクルーズ船が接岸するバース付近に立地することが望ましいが、施設には最低限、入国審査等に必要の CIQ 施設、クルーズ旅客の手荷物受け取り施設があることが拠点港湾形成に必要な条件であると考えられる。豪華な上屋や最先端の設備は、長期にわたってそのターミナルを利用する契約をクルーズ船社と港湾とで締結した上で検討することが望ましい。

4. クルーズ需要拡大に向けたクルーズ航路の検討

現在実施されているクルーズで代表的なエリアには、欧州の「地中海クルーズ」、北欧クルーズや北米の「カリブ海クルーズ」があり、需要規模は概成している一方、欧米に比べ、東アジア、東南アジアはクルーズ需要規模が小さく、今後の需要増加が期待される。

現在のクルーズの中で最も盛んであるカジュアルなクルーズの行程は、ショートクルーズと呼ばれるもので3泊4日、寄港地は2~3ヶ所であり、標準的な行程では7泊8日、寄港地は4~5ヶ所となる。クルーズの行程はクルーズ船社が利用者ニーズ等からマーケティング調査を行い、集客が見込める行程を設定する。そのため、ポートセールスには、寄港地の魅力向上も重要であるが、クルーズ船社にとって利益が見込めそうなクルーズ行程を数多く提案できるかが重要である。

アジアにおいては、シンガポール、上海、香港がクルーズ拠点港湾といえるが、これらのクルーズ港湾は我が国からは遠方にあり、我が国のクルーズ船寄航実績が上位にある横浜港までは、博多港から片道で1日かかるため、ショートクルーズのような日程を組むには、九州、沖縄地域のみが主な寄港地として選択されているのが現状である。

アジアのクルーズ需要は欧米と比較してまだ小さく、まずはアジアのクルーズ需要全体を拡大していく必要がある。国土交通省では「日本海側拠点港湾」を数箇所選定し、日本海側港湾の知名度向上と「環日本海クルーズ」の振興を図っている。このように地域間で連携してクルーズ振興を行うことはクルーズ船誘致に有効であると考えられ、例えば、隣国の韓国やロシアといったルートを通るクルーズも検討するなど、国内港湾及びアジア各国等、複数の港湾で連携し、魅力的なクルーズ行程が組めるように検討することが必要である。

迎るクルーズも検討するなど、国内港湾及びアジア各国等、複数の港湾で連携し、魅力的なクルーズ行程が組めるように検討することが必要である。

5. 今後我が国でクルーズ拠点港湾を形成するために求められる行動

東アジアでは、シンガポールや香港等で今後のクルーズ需要拡大に備えるため、新しいクルーズターミナルが建設されており、近日竣工予定である。これらの港湾は積極的にクルーズ船を誘致して、アジアのクルーズ拠点港湾としての地位確立を目指していると考えられる。

我が国でクルーズ港湾を建設する際には、国や港湾管理者、地方自治体など多くのステークホルダーが存在する。ただし、クルーズ拠点港湾の形成のためには、ハード面だけでなく、クルーズ船の誘致活動、観光産業の魅力向上、クルーズ旅客へのサービス向上などソフト面の充実も不可欠であり、ステークホルダーが個別に行動していたのでは、クルーズ拠点港湾の形成は困難である。表3は、文献調査やヒアリング調査から得られた知見から、ステークホルダー別に我が国でクルーズ拠点港湾を形成するために求められる行動をまとめたものである。表で示すように、我が国でクルーズ拠点港湾を形成するためには、それぞれの課題に対し、各主体が連携して、解決方法を見出していくことが重要である。

表3 我が国でクルーズ拠点港湾を形成するために求められる行動

ステークホルダー		検討項目
国	港湾局	(その他の条件) ・港湾機能強化への支援
	観光庁	(その他の条件) ・国内港湾のポートセールスの支援
	法務省	(その他の条件) ・入国審査の迅速化（海外臨船や手続き簡略化等） ・通関士等の規制緩和
地方	港湾管理者 地元自治体	(港湾機能) ・10万総トン級の船に合わせたバース整備 ・高さ制限を考慮した港湾開発 ・CIQ設備を持つターミナル施設の整備 (施設配置) ※クルーズ船社のニーズを把握した上で ・港湾管理者と地元自治体の協力によるターミナルの立地検討 ・拡張性の確保（用地取得も含む） ・商業施設併設の検討 ・駐車場等の整備 (その他の条件) ・港湾使用料の優遇措置 ・他の港との連携（包括的なクルーズコースの提案）
	地元自治体	(その他の条件) ・観光資源の開発 ・都市のセールス（ブランド化） ・多言語対応
クルーズ船社	(その他の条件) ・港湾管理者や地元自治体との連携 ・入国審査の迅速化（配置スタッフの増強※入国管理者以外の）	
旅行代理店	(その他の条件) ・他の港との連携（包括的なクルーズコースの提案）	
空港	(その他の条件) ・多言語対応 ・空港サービス水準 ・空港アクセシビリティの向上	

6. まとめ

本論文では、各拠点港湾の、クルーズ関連施設の整備状況・ターミナルまでのアクセシビリティ・周辺空港の航空サービス水準・後背圏の観光魅力度・後背圏の潜在需要などを総合的に評価し、クルーズ拠点港湾の形成のための条件について整理した。ロイヤルカリビアン社では2012年に国内に *Voyager of the Seas* (137,000総トン) の10回以上の運航を計画しており、今後も大型クルーズ船の寄航が増え、国内でもクルーズによる地域経済活性化が見込まれる。クルーズ拠点港湾形成には、ハード面、ソフト面からのクルーズ船の受け入れ態勢の充実も必要であるが、各主体がクルーズ産業の振興に向けて、連携していくことが重要である。

参考文献

- 1) Cruise lines Inter-national Association : 2011 CLIA Cruise Market Overview, 2010
- 2) European Cruise Council : Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe, 各年
- 3) Douglas Ward : Complete Guide to Cruising & Cruise Ships2011, Berlitz, 2011
- 4) 日本政府観光局 : 訪日外客訪問地調査, 2010.